

XXV CONFERENZA ITALIANA DI SCIENZE REGIONALI

IL PAESAGGIO MEDITERRANEO COME PATRIMONIO CULTURALE

Vincenza FAZIA

Dipartimento di Scienze Ambientali e Territoriali, Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, via Salita Melissari – Feo de Vito, 89100, Reggio Calabria

SOMMARIO

Il presente paper è l'estratto della Tesi di Dottorato di Ricerca in "Pianificazione Territoriale"; svolta nel Dipartimento di Scienze Ambientali e Territoriali dell'Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria. Durante un periodo di soggiorno all'estero, nell'ambito del Corso di Dottorato, è stato frequentato un Programma di Dottorato in *Ordención del Territorio y Medioambiente*, presso il Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio, Facultad de Filología y Letras de la Universidad de Zaragoza. Sono state approfondite alcune tematiche, per le quali si è voluto seguire un percorso scientifico-disciplinare in una linea di ricerca preferente in questa Università ed in un contesto di interventi interdisciplinari di recupero di spazi fluviali in città mediterranee. L'obiettivo principale è stato quello di voler tentare di restituire il fiume alla città. Compito molto difficile, in quanto ogni realtà urbana si oppone, sia per le proprie caratteristiche che per la propria struttura morfologica che la caratterizza, al rapporto con il proprio fiume. Sono state prese in considerazione nove realtà urbane (Sevilla, Valencia, Madrid, Roma, Palermo, Firenze, Lyon, Toulouse e Montpellier) dove l'elemento in comune - anche se presentano caratteri morfologici differenti - è, secondo me, la lettura del paesaggio mediterraneo.

INTRODUZIONE

Momenti di suggestione in Europa: alcune realtà urbane

La città ed il fiume propongono momenti di riflessione viaggiando nel tempo, nello spazio e nella fantasia. Questa sezione, attraverso l'Europa, conduce a confrontare ciò che è stato già realizzato o che si propongono di realizzare le città che vivono e crescono in simbiosi con il proprio fiume. Saranno illustrati progetti a livello italiano ed europeo, dove si propone il fiume alla città, con la sua piena funzione e recuperato nel suo ambito naturale e paesistico, naturalmente non pienamente ricco dei suoi splendori, però dotato di peso e dimensione necessaria per la struttura della città e del territorio che egli attraversa. In tal caso sarà valutata la sezione della iconografia storica del fiume per comprendere la sua evoluzione.

Sono nove le città europee che ci permettono di poter navigare sui loro fiumi e di poter anche spaziare sul mondo acquatico, opera artificiosa della tecnologia, dove il territorio nasce come costruzione umana.

Sevilla (España)

La città di Sevilla è bagnata dal fiume Guadalquivir, lungo 85 Km, che sfocia nell'Oceano Atlantico. Sevilla collocata in una posizione di centralità nella Depressione del fiume Guadalquivir, si è avvalsa del titolo di capitale agricola della Baja Andalucía. Il Guadalquivir, fiume mediterraneo dal comportamento molto irregolare con frequenti piene, ha sacrificato con le sue inondazioni la crescita urbana di Sevilla. Il cinturone murario veniva utilizzato come barriera per proteggere la città durante le crescite del fiume e dei suoi affluenti; però dopo la sua demolizione, Sevilla, vista la sua collocazione sopra il letto delle inondazioni del Guadalquivir, rimase sempre esposta alle piene.

Il tratto cittadino è l'unico attraversabile, considerata l'esistenza di una zona paludosa tra la città ed il mare, scarsamente popolata.

Il tratto navigabile del fiume è l'estremo interno di Sevilla. Definita città-porto, fondata dai romani, visse nel XVI e XVIII secolo il suo splendore rinascimentale non solo come porto, ma anche come capitale coloniale con l'America.

Risulta che la caratteristica più significativa esistente nella relazione conflittuale tra la città ed il fiume sia stata soprattutto la creazione dell'importante *paseo intramuro*, con la conversione dell'antico braccio del Guadalquivir che durante tanti anni impedì l'espansione. Questo paseo denominato Alameda de Hércules fu costruito nel XVI secolo per permettere la desiccazione e la bonifica nella laguna lì esistente.

Agli inizi del XX secolo, la crescita fisica di Sevilla ha seguito i limiti imposti dallo stesso recinto murario. La città ha rivestito un doppio ruolo: città-ponte e città-porto. La prima unisce, nel sistema regionale di comunicazioni, i territori delle due parti del fiume Guadalquivir; l'altra,

all'interno dell'Andalucia, conferisce a Sevilla il ruolo di capitale politica nella sua regione. Ruolo attribuito alla città per la sua posizione geografica, per la sua forma e struttura.

In occasione dell'Exposición Internacional del 1992 di Sevilla, si propone il tentativo di ristabilire l'antico legame con il Guadalquivir, visto che risultava turbato dalla deviazione del suo corso. L'intervento nella Cartuja, propone il raggiungimento dei seguenti obiettivi: l'apertura del vecchio letto del fiume, sul quale nella zona più a sud si realizza il nuovo porto fluviale; ed il ritrovo della centralità urbana del Guadalquivir.

“Il corso del Guadalquivir ha costituito una barriera quasi insalvabile nel settore occidentale e soprattutto nord-occidentale” (AA.VV., 1994).

Con l'approvazione del Plan General de 1987, elaborato dalla Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Sevilla, la città viene articolata nella sua crescita fisica e residenziale, ed inoltre, nella parte nord-est del centro storico inizia l'espansione, come conseguenza all'operazione idraulica della Corta de la Cartuja.

“La Corta de la Cartuja prolunga la darsena del Guadalquivir fino a San Jerónimo ed incorpora alla città terreni che fino ad allora risultavano inondabili, nella maggior parte dei quali si ubica il recinto dell'Exposición Universal de 1992” (AA.VV., 1994).

Il nuovo Plan General de Ordenación Urbana evidenzia il valore dei seguenti elementi:

- raccordare l'uso del porto fluviale, dal lato commerciale, con le necessità di sviluppo della città, per giungere ad incrementare, attraverso nuovi ponti, il collegamento tra le due sponde;
- riqualificare il paesaggio, relativo al tratto fluviale, non solo all'interno della città, ma anche lungo i territori agricoli periferici;
- eseguire il riassetto architettonico lungo le sue sponde proprio nel tratto del centro della città, ricercando la ricostruzione della forma, che nel passato ha subito forti alterazioni dovuti ad agenti aggressivi di un'ingegneria idraulica, che hanno condotto alla sostituzione dei suoi usi lungo il corso d'acqua;
- infine recuperare il suo mitico carattere di elemento principale del paesaggio della capitale Andalus. Sevilla è stata capace ad incorporare nel suo margine tutte le installazioni previste per la Esposizione Universale del 1992 e ad attribuire loro dotazioni di tipo simbolico.

Il materiale illustrato corrisponde alla fase preparatoria dello studio del Piano, dove l'obiettivo è quello di ricercare la forma e la configurazione degli spazi urbani fluviali ex-novo. In queste parti saranno concentrate le azioni strategiche del Piano. Questa ricerca è stata necessaria per individuare la relazione esistente tra le decisioni relativi alla forma e alla struttura della città che il Piano adotta, nonché importante per gli interventi progettuali che sono stati realizzati in questi luoghi, definendo l'immagine nuova del fiume storico.

Valencia (España)

Il fiume Turía attraversa la città di Valencia. Il letto del Turía è stato considerato, dopo il suo prosciugamento come letto naturale, come una vera struttura geografica vuota. Nell'antichità Valencia si era insediata sull'asse del fiume Turía, dove raggiungeva la sua maggiore larghezza. Si trattava di una pianura fluviale dove i nuclei che la circondavano si situavano in questi terreni coltivabili per evitare, possibilmente, le zone inondabili. Le sue acque furono deviate a causa delle inondazioni del 1957.

“A Valencia, come in altri luoghi, domina il principio secondo il quale la storia della pianificazione e la storia della città si incrociano in determinati momenti, però non coincidono; naturalmente, questo non impedisce che si possano estrarre dalla relazione di entrambe le storie gli argomenti che definiscono la città attuale“ (AA.VV., 1994).

A partire dalle sue origini la forma della città è stata condizionata dalla preesistenza dell'ambiente fisico modellato dal fiume Turía e dalla presenza della costa. Naturalmente i piani ed i progetti urbanistici hanno preso decisioni sulla costruzione di Valencia localizzando, “...in primo luogo, la vocazione territoriale della città, che a partire dalle sue origini fu determinata sia dalla sua posizione relativa rispetto al mare, che dai nuclei di popolazione esistenti al suo intorno” (AA.VV., 1994) in una forma radiocentrica.

Anticamente a rappresentare l'insieme monumentale più completo erano i ponti (di Serran, di Mar e del Real) ed il recinto murario adiacente che fu costruito per difendersi dalle inondazioni. Questa monumentalità configurava la parte settentrionale di Valencia come facciata rappresentativa di un'importante città fluviale.

Successivamente la crescita urbana di Valencia fece traboccare il recinto murario, dando origine alla formazione dei primi sobborghi.

In occasione della legge desammortizzatrice di Mendizábal, Valencia, come molte altre città, si modernizzò e si proiettò verso la città futura di Cerdá. Il suo tracciato geometrico, la sua abile capacità per regolare la crescita futura, l'assetto tipologico dei suoi lotti e delle sue architetture sono state una caratteristica che convertirono Valencia da città antica a moderna.

La proposta d'intervento ideata dal Servicio de Arquitectura Urbana de l'Ayuntamiento de Valencia si riferisce all'assetto dello spazio verde esistente nel letto (oramai vuoto, ma che nel passato fu oggetto di varie speculazioni progettuali) del fiume Turía esigendo principalmente uno sforzo di comprensione generale della città, della sua forma, struttura e funzionamento.

Le particolari condizioni geografiche del fiume lo configurano come parte strutturale della città, rivestendo un doppio ruolo: da un lato la sua configurazione generale viene definita dalla città che lo condiziona non solo in termini relativi alla sua fondazione, ma anche in termini relativi all'orientamento e alla lettura dell'intera formazione urbana; dall'altro la sua configurazione particolare si riferisce, invece, ad ogni quartiere che si affaccia sul fiume Turía.

Questo duplice ruolo ha condizionato le caratteristiche dell'intervento progettuale del giardino del Turía, poichè nel momento di trasformazione a parco generale avrebbe prodotto notevoli effetti urbanistici sulla città, sia globali che particolari. Il fiume è stato configurato come lo spazio urbano che presenta la maggiore qualità ambientale dell'intera città. Considerazione dovuta non solo alla sua concezione generale ed unitaria, ma anche al fatto che il Turía percorre tutti i tessuti urbani, consentendo la riabilitazione di quelli già consolidati; mentre quelli che si trovano in fase di transizione miglioreranno la loro qualità con la vicinanza al giardino.

Nell'antico letto del fiume è stato creato un paesaggio attraverso uno spazio verde, configurandosi come asse d'unione tra la città storica a sud e la città moderna a nord.

I veri protagonisti del progetto sono il verde, come elemento fondamentale, e l'acqua dell'antico fiume, come elemento ordinatore. Il progetto dei Giardini del fiume Turía è strutturato da una sequenza di giardini, distribuiti in forma organica, rispettando l'andamento casuale del letto.

I settori del fiume oggetto d'intervento per la realizzazione del Giardino del Turía sono due che non risultano confinanti. Uno, vicino al bacino di Robella, confina con aree urbane periferiche prive di attrezzature, a quali viene data l'opportunità di ricevere con la realizzazione del Giardino un equilibrio interno. Attraverso la riabilitazione del bacino di Robella viene offerta l'opportunità di riattivare l'antica funzione del fiume, ossia quella di contenere le acque con l'elevazione e la ridistribuzione delle stesse.

Il secondo settore, composto realmente da due settori, è molto distante dal bacino di Robella ed è stato scelto per realizzare il *Palau de la Musica*, integrato in una cornice urbana il cui tracciato avrebbe dovuto consentire la sequenza dei Jardines del Turía, influenzati dai giardini arabi della Ruzafa. Il Progetto, con la realizzazione del nuovo Palazzo della Musica immerso nella memoria araba e nella tradizione mediterranea, dove regnano armonicamente la musica e l'architettura, rimane perfettamente integrato in uno scenario fatto di ritmi di giochi d'acqua e di verde.

Madrid (España)

“La città di Madrid è situata nella zona dove confluiscono le rotte delle quattro grandi fasce di circolazione peninsulare. La sua ubicazione topografica si vincolò, fin dalle sue origini, alle difese naturali con le quali contava il suo solare: una terrazza naturale discontinua tra 640 e 650 metri di altezza, elevata circa 700 metri sul letto del fiume Manzanares, un slancio naturale, quello dell'Arenal, e la profonda valle di San Pedro (futura calle Segovia), che prosciugava il fiume” (AA.VV., 1994).

Successivamente alla sua crescita ed all'ammurragliamento di epoca cristiana, la città volle mantenere la struttura morfologica del recinto arabo originale. Con le nuove espansioni si ampliò lo spazio urbano in modo significativo. Tra il IX ed il XVIII secolo, la centralità fu la caratteristica della crescita urbana di Madrid.

Il Plan de Ensanche de Madrid del 1860 proponeva l'ampliamento della città circondando la parte esistente senza attraversare il fiume, configurato come ostacolo.

Il fiume è stato sempre visto come un ostacolo alla crescita urbana della città, però è stato anche definito come elemento gerarchizzatore.

La Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Madrid nel recente Plan General de Ordenación Urbana de Madrid propone come obiettivo principale quello di ottenere il riequilibrio a livello socio-economico ed urbanistico nella zona a nord (dotata di attrezzature soddisfacenti) e nella zona a sud dove risulta più degradata e con notevoli carenze di dotazioni.

Le due zone sono situate più o meno sulle rive del fiume Manzanares.

Per raggiungere tale obiettivo è stato necessario recuperare il fiume ed i margini, conferendogli il carattere di elemento fondamentale nella continuità urbana. Tale recupero si riferiva ai seguenti parametri:

- alla qualità dell'acqua, che risulta profondamente inquinata dagli scarichi delle acque residuali;
- alla qualità ambientale, sia formale che fisica del territorio circostante.

Con il Plan de Saneamiento Integral de Madrid (P.S.I.M.), 1978-1984, è stato possibile realizzare tali obiettivi che hanno permesso di avviare i lavori per la realizzazione del "Parque Lineal del Manzanares".

Parque Lineal del Manzanares

Il Plan General de Ordenación Urbana de Madrid propone, lungo il fiume Manzanares, la creazione di un Parque Lineal. La sua estensione, che parte dal Real Sitio del Pardo, raggiunge il limite sud del confine comunale, fino ad incontrare il fiume Jarama. L'obiettivo del progetto del Parque Lineal era quello di configurare il fiume Manzanares come un singolare asse urbano di fondamentale entità geografica, dotato di un insieme di installazioni immerse negli spazi vuoti, definendo così un paesaggio nuovo della città che, nonostante la profonda trasformazione subita negli ultimi decenni, risulta essere la cornice urbana.

Il Parque Lineal del Manzanares è stato uno degli obiettivi del Progetto che sono stati raggiunti facilmente. Il Piano di Risanamento Integrato ha consentito di restituire all'area attorno al fiume tutta la ricchezza della quale aveva goduto nel passato. Il Parco è una combinazione di una serie di interventi che si adagiano sulle due rive.

Lungo le due rive del Manzanares è stata raggiunta una simmetria fatta di giochi d'acqua e di verde, conferendo all'area carattere rappresentativo.

Parque Lineal del Manzanares Sur

Attorno alle sponde della parte sud del fiume Manzanares esiste un grande spazio vuoto, dove si evidenzia morfologicamente il brutale contrasto tra lo spazio rurale con uso agricolo secolare, e la crescita urbana che disordinatamente, insieme alle grandi infrastrutture, si è insediata attorno alla metropoli.

Questo insieme è leggibile da un perfetto disegno geometrico in cui si evidenzia la connessione tra le aree del parco e le zone edificate nello spazio circostanti.

Giardino-ponte di Toledo

Il progetto del ponte di Toledo, costruito nel XVIII secolo da Pedro de Rivera, fece riferimento al ponte di Segovia, con le due rampe disposte perpendicolarmente al suo asse, rispettando pienamente la tradizione italiana.

Dopo essere stato canalizzato negli anni '30, l'antico alveo del fiume Manzanares è stato ridotto a metà.

L'attuale configurazione del fiume, che ha accolto la costruzione dell'M-30, risulta tristemente sprovvista delle sue sponde, dei suoi isolotti, del suolo verde, ragione per la quale si è reso necessario il recupero, in senso teorico, dell'isola mediante dei canali che hanno consentito di riavvicinarsi alla tradizione dei giardini arabi, degli orti e dell'irrigazione.

Il parco si sviluppa seguendo un tracciato geometrico fatto di aiuole e piattaforme d'acqua, dove gli unici elementi verticali sono gli alberi.

Ponte di Segovia

Nel XVI secolo, progettato da Juan de Herrera, fu costruito il Ponte di Segovia che, grazie al suo sviluppo orizzontale e allo slancio in verticale dei rivestimenti, fu considerato come il primo ponte moderno. Oggi è impossibile riconoscere la sua originaria struttura, poichè le numerose trasformazioni hanno fatto perdere le caratteristiche originali.

Tra gli interventi previsti è bene ricordare quello del recupero degli elementi di raccordo con le rive del fiume: a sinistra con alcune rampe, mentre a destra mediante due muri di sostegno.

“In questo Piano di interventi si affrontano solo i problemi interni all'ambiente urbano, per i quali è stato molto difficile restituire il fiume alla città di Madrid. Nel passato è stato negato a Madrid il rapporto con il Manzanares, considerato che il fiume è stato sacrificato dalla costruzione dell'autostrada che scorre lungo i due margini inguainando il letto del fiume e naturalizzando anche l'immagine dei ponti storici. Come conseguenza agli interventi puntuali lungo tutto il corso del Manzanares, si tenta ora di recuperare il contatto con l'acqua attraverso la pedonalizzazione delle strutture storiche, la rimpiantazione delle aree verdi ai margini, il recupero a parco urbano attrezzato, con un nuovo disegno anche delle superfici coltivabili, della devastata area fluviale a sud della città” (AA.VV., 1987).

Roma (Italia)

Il nucleo urbano di Roma sorse sulle alture fiancheggianti il Tevere in corrispondenza dell'ansa dove si trova l'isola Tiberina. Sia a destra che a sinistra di quell'ansa si trovano rilievi di modeste entità, che in linea di massima sono i resti dell'antico apparato Vulcano Laziale. La valle del Tevere, larga in genere 3 Km, si restringe in prossimità dell'isola Tiberina a meno di un Km (l'isola permette un facile attraversamento del fiume), ed in questa zona una volta si trovavano

estese paludi. La parte più antica della città si trova sulla sinistra del Tevere, dove sono situati i sette colli, mentre sulla parte destra si trovano i quartieri che nel Medioevo costituivano la città Leonina.

Nel corso dei secoli, con inizio dal 414 a.C., primo grave straripamento storicamente certo, il Tevere ha provocato una trentina di inondazioni catastrofiche. Il pericolo costituito dalle acque è stato attenuato, soprattutto per Roma, a partire dal 1870 quando sono state compiute poderose opere di arginamento, consistenti nei tipici muraglioni che oramai sono una parte inscindibile del tessuto urbano della capitale.

L'Aniene, uno dei affluenti del Tevere, nasce dai Monti Simbruini, scorre interamente in territorio laziale e sfocia nel Tevere, a nord di Roma. Le sue acque, convogliate nel conduttore del famoso acquedotto romano dell'Acqua Marcia, forniscono gran parte del fabbisogno idrico della capitale.

“Roma, fin dalla fine del 1800, gravitava sul Tevere con palazzi, chiese, teatri, oltre che con porti monumentali e commerciali; numerose strade perpendicolari al fiume portano, ancora, nel nome, la traccia del rapporto fiume-città; con la costruzione dei muraglioni la città volta le spalle al Tevere e solo negli ultimi 10 anni inizia un faticoso tentativo di ristabilire un rapporto” (V. Calzolari, 1991).

Per questa ragione a Roma la realtà territoriale è stata sempre opposta, sia per le sue origini storiche che per la sua struttura che la caratterizza anche nelle relazioni con il fiume Tevere.

Ma forse proprio per questa antica saggezza e per i legami di profondo affetto, il Tevere sottolinea con la sua propria rigogliosa esuberanza l'intera agglomerazione, tentando di intensificare o sfumare i connotati naturali, sempre con l'obiettivo di non perderli, anche in quei trami in cui il Tevere, addentrandosi nella città, fa sì che le relazioni con le trasformazioni antropiche diventino più profonde. Soprattutto in quelle aree dove gli interventi edilizi più recenti si estendono verso le rive, un sistema di terreni agricoli urbani, piuttosto diffuso, tenta di raggiungere una coerente mediazione tra usi potenzialmente agonistici.

Con una serie di interventi sul Tevere si è tentato di recuperare ampie aree di territorio degradato per ritrovare non solo i valori originari del fiume, che risultano in molte parti oramai irrimediabilmente persi, ma soprattutto per creare una nuova immagine concepita come mediazione tra il corso naturale del fiume ed il sistema insediativo della città consolidata nella zona est.

Attraverso una linea di azioni l'Ufficio Tevere di Roma programma una serie di interventi che affrontano il degrado delle aree che fiancheggiano l'Aniene ed il Tevere, fino a raggiungere lo sbocco a mare a Ostia, turbate dal propagarsi della conurbazione della capitale.

L'Ufficio Speciale Tevere e Litorale ha proposto lo studio, la programmazione e il recupero urbanistico-ambientale del Tevere e del suo bacino, includendo anche l'area alluvionale litoranea.

Il Piano Interregionale di Bacino, considera il fiume, che attraversa il territorio comunale, come l'elemento naturale caratterizzante e unificante, ragion per cui è stato scelto come oggetto di un importante progetto globale di recupero.

Progetto Tevere

Il progetto si pone come obiettivo principale la costituzione di una politica ambientale in cui il modello futuro risulta essere il fiume come parco. Il Tevere viene configurato, così, come un asse fondamentale del verde urbano ed extraurbano. Dopo successivi interventi in relazione con le caratteristiche dei trami fluviali, sono state realizzate attrezzature per il tempo libero, per lo sport, per la salvaguardia ambientale, nonché il collegamento con la zona urbana e monumentale.

Progetto Aniene

L'intervento urgente sul maggiore affluente del Tevere era legato a gravi problemi di varia natura come: inquinamento, pressante urbanizzazione e governo delle acque.

L'obiettivo principale è stato quello della tutela e valorizzazione del patrimonio, che partendo da un reinquadramento storico-topografico ha raggiunto la soluzione attraverso la creazione di un parco, consentendo la ricerca dell'unità territoriale che sembrava oramai persa.

Progetto litorale

La sistemazione del lungomare di Ostia è stato uno degli interventi previsti all'interno di un programma unitario, in cui sono stati anche inclusi il Porto Turistico della capitale ed il Parco Archeologico della fascia litorale. È stato possibile combattere il degrado di un'area facendo valere le emergenze ambientali e le potenzialità economiche.

Palermo (Italia)

La città di Palermo è situata sul golfo omonimo che la costa Nord-occidentale dell'isola forma sul Mar Tirreno presso il Monte Pellegrino. La città, fondata dai Fenici nel VII secolo a.C., fu presto centro commerciale e porto importante al centro dei conflitti tra Cartaginesi e Romani per la supremazia del Mediterraneo.

Palermo, che è ai limiti della Conca d'Oro, una zona famosa per la fecondità dei terreni e la mitezza del clima, risulta fiancheggiata da due fiumare: Torto e Imera di uguale entità.

Anche se l'Imera è particolare perché è stato sempre visto come un elemento di espressione della relazione natura-sito-costruzione umana, la fiumera Torto, invece, è stato quello che maggiormente ha contribuito alla fertilità di una zona dai terreni di origine vulcanica. Questi due corsi d'acqua, a regime torrentizio, hanno visto perdere la propria naturalità attraverso molti interventi di regimazione. Nell'acqua si cercò, lungo molti secoli, il significato estetico-paesaggistico del territorio. E l'idea del Parco Fluviale del Imera nasce con l'intenzione di raccogliere e di dare forma all'insieme dei temi legati alla relazione corso d'acqua-natura-costruzione umana.

Il progetto previsto per il Parco dell'Imera, così come lo schema di piano di quella parte della costa compresa tra le due fiumare Torto e Imera, nella zona est di Palermo, rientra in uno studio di analisi dei sistemi ambientali, storici e naturalistici della provincia di Palermo.

“L'idea-guida del progetto è quella di ricostruire un contesto coerente sotto il profilo ambientale storico e paesistico in cui i rilievi del terreno, il fiume, le colture, l'insediamento archeologico e gli edifici storici legati a diverse attività riacquistano un rapporto reciproco. Lo schema ordinatore organizza il territorio e il paesaggio secondo la fascia dell'alveo fluviale, perpendicolare alla costa, a fasce ad essa parallele” (V. Calzolari, 1991).

Per quanto riguarda l'alveo fluviale è stata prevista, attraverso varie ipotesi di specie vegetazionali, la ricostruzione della selva ripariale, tenendo presente il rapporto con la disponibilità dell'acqua prevedibile. Le fasce sono state articolate secondo la loro dedizione in coltivi, scarpate autostradali, autostrada e margine costiero, e ad esse si sovrappongono le trame che risultano costituite dagli antichi tracciati stradali della città greca, nonché dalla trama agricola regolata dalle colture, dai percorsi, dai canali di irrigazione e dai muri.

Il passaggio da letto vuoto a parco ha prodotto un grande effetto urbanistico sulla città, nell'insieme e nelle sue parti. Però le condizioni descritte danno un sapore tutto particolare alla relazione terra-acqua lungo le rive dell'Imera, sia nelle zone urbane che in quelle rurali e di riserva naturale. I terreni e l'acqua sono piani, anche se a livelli leggermente diversi. Questo crea una continuità spaziale tra le diverse aree verdi che penetrano all'interno dei nuclei urbani della città, e l'estensione del mare perpendicolare alle fiumare.

Firenze (Italia)

La città di Firenze, sorta sulle rive dell'Arno, risulta concentrata nel perimetro del suo territorio, e durante l'arco di venti secoli di vita è divenuta uno dei più straordinari patrimoni storici-artistici del mondo.

Il fiume rispecchia il passato, il presente e gli orientamenti futuri della città. Importanti attività tradizionali che lungo di esso si svolgevano, ne apportavano ricchezza: pesca, trasporti, rappresentazioni teatrali, feste popolari, etc...

Fin dall'antichità le sponde del fiume furono strutturate per accogliere le diverse attività. Come conseguenza all'espansione della città e con l'avvento della tecnologia si sono trasformate le attività economiche che hanno condotto ad un progressivo abbandono delle due sponde del fiume Arno, al punto tale che ha perso la sua caratteristica di continuità urbana e di connessione tra le due rive. Sembrava che l'Arno fosse caduto nell'anonimato, isolandosi dal resto della vita cittadina.

Otto ponti scavalcano l'Arno, consentendo il collegamento fra le due parti della città.

Il più antico di essi è il ponte della Carraia (attribuito a Giotto, 1345) che divenne il modello di riferimento per la ricostruzione degli altri dopo la piena del 1933.

Un punto storico della città, che permette ai cittadini ed ai turisti di guardare sopra del fiume, è il Ponte Vecchio che conferisce carattere medievale all'insieme urbano. Fu costruito nel 1345, su progetto di Taddeo Gaddi (secondo il Vasari). Le botteghe, tuttavia, non occupano tutta la lunghezza del ponte: al centro vi è una piazzetta che consente, con l'affaccio sul fiume da entrambi le parti, la vista sulla città e delle colline. Il Ponte Vecchio diventa un elemento di connessione a partire dal quale si legge la graduale alterazione città-fiume, alterazione ancora presente, a partire dalle sue origini, non solo idrogeologicamente ma anche nell'insieme delle parti della città.

Il ponte a S.Trinità si vede oggi nella ricostruzione post-bellica del manufatto di B. Ammannati (1567-70), decorato con le statue delle Stagioni nel 1608, mentre sul ponte alle Grazie (anticamente detto Rubaconte), anch'esso ricostruito dopo le distruzioni dell'ultima guerra, chiude a monte la serie storica dei ponti fiorentini. Più ad est s'incontrano ancora i ponti di S. Niccolò e da Terrazzano, mentre al capo opposto si trovano il ponte Vespucci ed il ponte della Vittoria, presso il Parco delle Cascine.

L'Arno è un'antica via d'acqua che unisce la nuova e la vecchia città, il verde dei campi e la pietra delle torri medievali, nonché gli antichi casolari.

La persistenza del suo corso d'acqua ha lasciato un segno nella struttura urbana della città, segno che si evidenzia nella caratteristica dell'orientamento di molte strade extra-urbane, che oggi si trovano all'interno dell'abitato.

Firenze, centro artistico e culturale fra i più importanti d'Italia e del mondo, nel 1966 ha subito una grande inondazione dell'Arno che provocò, tra l'altro, enormi danni al patrimonio artistico, suscitando un vasto moto di solidarietà nazionale ed internazionale intorno alla città capitale della cultura.

Ancora oggi l'assoluto protagonista nel rapporto Firenze/Arno è il Ponte Vecchio che sottolinea la continuità architettonica del fiume ed insieme alle Piagge costituisce una sistematica organicità urbanistica di quà e di là delle sponde del fiume. Il Ponte Vecchio e le Piagge sono due elementi forti capaci di marcare il paesaggio in maniera determinante, incoraggiando l'idea del Parco Fluviale. Il progetto del Parco lineare propone la creazione, lungo le due sponde del fiume, di percorsi pedonali che offrono piacevoli vedute monumentali di Firenze che sembravano oramai dimenticate. La lunghezza del Parco è di 9 Km e si sviluppa lungo le due rive per un totale di 18 Km, e comprende le zone di Varlungo e dell'Indiano, rivolgendo particolare attenzione al tratto centrale, compreso tra le zone di San Niccolò e di Santa Rosa. Questi sono i punti strategici del progetto, non solo per l'intero parco lineare, ma anche per la riqualificazione dei quartieri d'Oltrarno che furono da sempre penalizzati rispetto alle zone più vicine del centro storico.

Il percorso lungofiume e tutti quegli spazi inerenti, considerata la sistemazione delle sponde, gode di una grande fruibilità e ha consentito di integrarsi alle aree già esistenti che sono state recuperate.

Il progetto del Parco si basa sulle condizioni esistenti dello spazio fluviale, interpretazione del passato ed attributi dell'acqua. Riscoprire l'Arno nella sua essenza è stato importante per la vita dei "fiorentini" ed anche per i turisti, in quanto risulta necessario per evidenziare la progressiva trasformazione del fiume e dei suoi margini, sottolineando dettagli che molte volte tendono a confondersi ed a dissolversi nell'affascinante visione della globale immagine storica.

"L'Arno è la storia di Firenze, della sua crescita, dei suoi monumenti, delle sue tragedie come delle sue glorie.

Il rapporto fra l'Arno e Firenze è da sempre un rapporto difficile ed ambiguo: di amore e di rifiuto, di paura e di lavoro.

...C'è un rinnovato interesse a vivere il fiume; passeggiare, correre, stare al sole, vogare, ma anche si fa avanti l'idea di proporre a cittadini e turisti una nuova prospettiva per ammirare monumenti e palazzi, dall'acqua anziché dalla terraferma" (AA.VV., 1987).

"Un modo diverso di vedere Firenze: non più volgendo lo sguardo alle colline lontane e neppure la carrellata panoramica dalle colline, ma la possibilità di camminare nel punto di sutura fra il verde e le pietre, fra la natura e le antiche costruzioni.

...Si legge così tutto un sistema di relazioni spaziali, visive e funzionali che si incerniano sul percorso del fiume" (AA.VV., 1987).

Lyon (France)

"Il legame fra l'insediamento urbano di Lyon ed il Rodano e la Saona, fin dalle origini non ha mai conosciuto una continuità. Questo legame è cambiato col passare degli anni e soprattutto sono cambiate le funzioni dei bisogni dei due corsi d'acqua che si presentano fundamentalmente dissimili" (AA.VV., 1987).

Il fiume Saona è un fiume urbano che si è integrato molto rapidamente con l'espansione della città. I primi insediamenti umani si sono agitati linearmente sulle sue rive.

Mentre il fiume Rodano è totalmente differente dal precedente. Per lungo tempo si presentava come un ostacolo all'espansione della città. Il fiume che risultava difficile da attraversare per un unico ponte, denominato Guillotière, costituiva una barriera naturale per l'espansione della città. Infatti, la riva sinistra che aveva consentito l'espansione della città a partire dalla fine del XVII secolo, si configurava come un "oltrero Rodano", il che significa che non dipendeva da Lyon, bensì da un altro paese denominato Delfinato.

"La situazione geografica di Lyon spiega da sola l'esistenza stessa della città. La confluenza del Rodano e del Saona apriva tre strade principali, sia verso l'est che verso il nord, così come verso sud per il corridore del Rodano, che arriverebbe a costituire questo antico asse ricco di connotati

economici, politici e demografici. L'interesse di questa situazione si è vista sempre rafforzata dalla relativa facilità con la quale si incrociano nello stesso punto le vie terrestri che attraversano le Alpi, verso levante, ed il Macizo Central, verso ponente: situazione geografica privilegiata, apprezzata fin dall'epoca dei galli, visto che la densa rete viaria dei segosoviani aveva fatto della regione di Lyon un nodo essenziale di comunicazioni, dal quale irradiavano i cammini" (AA.VV., 1996)

La relazione città-fiumi esistente nella città di Lyon ha una tradizione storica, che trova le sue origini nella dissimilitudine dei due fiumi utilizzati diversamente e che vissero un periodo di splendore tra il XVIII e XIX secolo, considerato che Lyon fino al XVIII secolo era la città del fiume Saona e che continuamente si difendeva dagli straripamenti del Rodano. Prima dell'assetto dei moli, la città di Lyon presentava un aspetto diverso vicino al Saona: risultava ogni volta sempre più alta rispetto all'acqua ed il traffico del fiume sempre più intenso. La città cambiò alla fine del XVIII secolo. Si costruirono numerosi ponti, che conferirono unità ad un insieme che ora si presenta ben urbanizzato. La crescita urbana di questo secolo si conformò con la creazione dei moli che portarono alla deriva il recinto murario di difesa lungo il Rodano. La sua espansione riuscì a domare il Rodano che divenne una parte integrante della zona urbana. Nel XIX secolo, mediante il prosciugamento da parte del letto del Rodano, si localizzarono verso sud nuove urbanizzazioni.

La città di Lyon del XX secolo è totalmente conformata come città industriale. Però questa nuova Lyon non risulta ubicata dentro la città, in quanto la fabbrica abbandonando la penisola ed il centro storico, si insedia nella pianura periferica del margine sinistro del Rodano. Di conseguenza cambia anche l'aspetto paesaggistico del Saona.

Tutto questo ha determinato una separazione tra la città ed i due fiumi.

Il progetto del Parco Fluviale ha risolto numerosi problemi relativi al dominio delle acque, che è il risultato fondamentale nel rapporto esistente tra Lyon ed i due fiumi: estetica delle facciate prospicienti il lungofiume, diminuzione di parcheggi e creazione di piste ciclabili, ricostruzione del paesaggio, riutilizzazione del confluente e valorizzazione dei punti panoramici.

Oggi, i due fiumi Saona e Rodano consentono numerose attività lungo se stessi: oltre alle semplici passeggiate, si svolgono gite in barca, visite guidate, feste d'acqua e gare sportive.

È stata valorizzata l'immagine della città attraverso il progetto di due zone:

- nel settore della Porta nord-est di Lyon, e precisamente nella zona est della città, un ambizioso progetto mira al riutilizzo di impianti antichi della Foire Internazionale, denominato Quai Achille Mignon, e al collegamento di nuove zone situate lungo il fiume Rodano e destinate al tempo libero;
- nell'altra zona a valle, si è tentato di ristrutturare la "*zona di sistemazione concertata Deux Rives*" (AA.VV., 1987), dove il confluente è stato oggetto d'intervento progettuale da parte di

Perrache che ha previsto la trasformazione radicale del quartiere di Gerland, definendolo come il più affascinante confluente d'Europa.

Toulouse (France)

Toulouse si sviluppò lungo il margine sinistro del Garona. Circondata da un recinto murario romano, che al tempo dell'Università e degli ordini religiosi fu abbattuto. Tra pianure e colline fu minacciata da alluvioni che frenarono per molto tempo l'urbanizzazione, ed attualmente si estende in forma notevole, senza grandi ostacoli, attraverso terrazzamenti lungo la vallata. Nel margine destro, le colline di arena evocano il vicino Lauragais e conferiscono maggiore varietà al luogo.

“Nei secoli XI e XII la prosperità economica permise lo sviluppo e la rinnovazione della vita urbana.

...La città ritornò ad essere circondata dalle mura difensive.

...In questa nuova configurazione della città, il Capitol, dove si era rafforzato il potere municipale, passò ad occupare una situazione centrale, a contatto con la città antica ed il borgo medievale, creando contrasti sociali tra i diversi borghi” (AA.VV., 1996).

Questo conflitto sarà accentuato nei secoli successivi.

Il nuovo recinto murario consentì alla città di svilupparsi soprattutto lungo la riva destra. Il fiume Garona costituì un vantaggio essenziale che convertì Toulouse in un importante centro commerciale. Garona è un fiume che ha permesso di pianificare una struttura asimmetrica della città, tenendo presente che la riva sinistra si è poco urbanizzata a causa delle inondazioni che distrussero anche numerosi ponti.

A partire dal XVII secolo Toulouse fu un principale asse di connessione tra Bordeaux e Narbona che, insieme alla straordinaria via fluviale del Garzona, collegava l'Oceano Atlantico al Mediterraneo. Nella città sono state realizzate numerose opere per proteggere i margini del fiume e per contenere la crescita urbana tra i confini comunali. Proprio per questa ragione Toulouse è stata una città senza suburbios.

Durante questo secolo Toulouse conobbe un periodo di prosperità che si riflesse anche nel paesaggio urbano: costruzioni di ponti sul Garzona, mulini,...

Però il Garona lungo i vari anni continuava con i suoi capricci e per proteggere la città dalle inondazioni si sollevò sul margine destro del fiume una grande diga, che aveva l'ambizione di riconciliare il fiume alla città, costruendo moli di mattoncini, ricostruendo e abbellendo gli edifici che fiancheggiavano le rive.

Per il margine sinistro del fiume, considerato che aveva una mediocre immagine all'interno dell'opinione tolosiana, si stava sperando un possibile sviluppo urbanistico, dovuto alle misure di protezione contro le inondazioni offerte dalla grande diga.

“Il centro storico di Toulouse, all’interno dei cinturoni di boulevards, ed i suoi margini, tra i boulevards ed il canale del Midi sulla riva destra, conobbero importanti trasformazioni durante la seconda metà del XX secolo” (AA.VV., 1996).

Il paesaggio attuale della città porta con sé, ancora oggi, l’impronta di quei progetti urbani, abbandonati o terminati con molto ritardo: è il caso delle facciate sul Garona.

“Sul Garona si distinguono: un fiume basso rispetto al Pont-Neuf, i resti del vecchio ponte medievale di La Daurade e un poco più in là il ponte pendente di Saint-Pierre, ricostruito nel 1875. Nel margine sinistro si ubicano l’ Hospital Saint-Jacques e la cupola del Hospicio Saint-Jean de la Grave” (AA.VV., 1987).

Il progetto del Parco Fluviale, realizzato dal Departement Développement Communauté Urbaine de Toulouse negli anni ottanta, è stato pianificato secondo un sistema di aree verdi che risultano attraversate da una fitta rete di strade, sentieri e piste ciclabili e pedonali, per passeggiare a cavallo e per permettere anche attività sportive. Oggi i piccoli artigiani, i mulini ed il mercatino sono sempre lì ed il fiume, con le sue opere di bonifica, conferisce tipicità al luogo, che con la presenza della grande diga crea continuità spaziale tra le due rive. La grande diga non costituisce più una barriera in quanto diventa una manifestazione fisica di importanza urbanistica ed economica relativa all’acqua di Toulouse.

Montpellier (France)

Montpellier occupa un’area delimitata dalle lagune litorali e dall’orizzonte delle *garrigas*, che risultano dominate dal Pic Saint-Loup.

“La città deve le sue origini alla donazione feudale posta nel mezzo delle tre piccole colline che dominavano la stretta valle del Merdanson, affluente del Lez” (AA.VV., 1996).

Il Lez è un piccolo fiume costiero mediterraneo.

Situata tra le lagune litorali e l’orizzonte delle *garrigas* definite in modo signorile da una proprietà feudale nel mezzo delle tre piccole colline che dominavano la stretta valle del Merdanson, affluente del Luz. La città è nel centro di una zona circondata da tre elementi dominati: Comédie, Peyrou e Explanada. Si estende un poco verso i vigneti vicini. Le prime tendenze residenziali ed ospedaliere si orientano al sud est ed al nord. Il fiume Lez sottolinea un limite stretto all’est. In questa parte il fiume, parzialmente dominato, dopo secoli passati per costruire una barriera, fa parte di un vasto piano di assetto che trasforma questa zona in un nastro tra le prime *garrigas* y Port Marianne.

Situata nel cuore di un vasto quadrilatero i cui vertici si trovano in Toulouse, Lyon, Marselle e Barcelona, però sebbene la sua università la identifichi oggi nella scena europea e mondiale, non ha ancora la dimensione e neanche un proprio peso economico sufficiente.

Negli ultimi quarant’anni, la città è andata oltre i suoi limiti antichi, affermandosi come capitale regionale, considerata la sua crescita, sia demografica che fisica ed economica. Il fenomeno

dell'urbanizzazione ha conquistato i versanti delle prime garrigas, estendendosi verso la pianura meridionale, conquistando progressivamente la costa orientale. Le infrastrutture e soprattutto le grandi attrezzature urbane (università, ospedali) hanno fortificato la crescita dell'habitat. I progetti di Antigone e Port Marianne, in quest'ambito, dovevano conferire alla spazio un distacco nell'assetto della città. L'obiettivo del primo progetto, incoraggiato dalla volontà di apertura verso il Lez, è stato quello di modificare il corso del fiume, come se fosse un asse centrale attorno al quale si raggruppano gli edifici.

All'est, il fiume Lez costituisce parte importante di un vasto piano di assetto, capace di trasformare questa zona in un corridoio verde compreso tra le prime garrigas e Port Marianne.

Grazie alla sua vita universitaria, ed soprattutto allo sviluppo delle funzioni amministrative e commerciali di questa capitale regionale, Montpellier coltiva la tradizione dell'essere una città ricca e colta.

Il Lez è un simbolo rappresentativo per Montpellier. Fa parte della sua prosperità storica nell'uso delle sue proprie acque e della sua navigabilità. Il fiume ha dato identità alla città e la città ha inventato per il suo fiume una nuova *identità artificiale*. Il fiume Lez fu abbandonato, o meglio dimenticato durante quattro secoli, e dopo tutto questo tempo la città di Montpellier inizia a scoprire il suo fiume, a captare le acque profonde della sua sorgente, a riabilitare le sue rive, a tracciare un piano *Lez verde*, e a scavare un porto, Port Marianne, che incoraggia la apertura di Montpellier verso il mare.

Questo è un programma generale soggetto a condizioni, il cui obiettivo fondamentale è quello di integrare il fiume nella città, tentando di imporre il fiume dal punto di vista estetico e funzionale (come luogo di memoria, spazio ricreativo, di riposo e di ozio).

Scartato il rischio delle inondazioni, la città si riappropria del suo fiume. Il Lez si avvalora come patrimonio di Montpellier. Ridisegnando la sua storia e sottolineando i suoi limiti, non si presenta più come artificiale. Questo è l'obiettivo raggiunto, cioè nell'espansione della città il fiume deve attraversarla. Il Lez rappresenta sicuramente il fiume meglio studiato in tutta la Francia.

“Il fiume non è solco verde in rottura con l'urbano. Si converte secondo il suo corso in fonte di vita e di purezza.

...L'incontro con la città trasforma il suo corso in uno spazio di ozio e di attività per il tempo libero (las Aubes), nei moli, o nelle vie lungo le rive, di fronte alle lamine di acqua specchio di Antigone, nel porto sportivo “Jacques Copeur” e nel canale marittimo ricalibrato e rialimentato, più giù, nel Port Marianne. Deve quindi essere navigabile fino al mare” (Volle J.P., 2002).

“Lez appare più come una figura imposta da un disegno politico, costruita, strumentalizzata, anziché come un luogo di riferimento per gli abitanti che sono rimasti per molto tempo lontani da esso” (Volle J.P., 2002).

Il senso del paesaggio mediterraneo

I progetti illustrati delle diverse realtà urbane sono nati con l'intenzione di intervenire sulla città e sul fiume, attraverso la definizione di un Parco Fluviale, dove si è tentato non solo di conferire continuità al rapporto città-fiume, ma soprattutto si è tentato di recuperare un rapporto occultato. Naturalmente sono stati affrontati una serie di problemi di gestione del rapporto conflittuale esistente tra città e fiumi.

L'elemento in comune delle diverse realtà urbane, anche se presentano caratteri morfologici differenti, è quello della lettura del paesaggio mediterraneo.

Il fiume, lungo il suo tragitto, mette in relazione tutti gli elementi che conferiscono identità alla città, insieme ai quali viene superata la barriera esistente tra città e fiume.

Le nove realtà urbane (Sevilla, Valencia, Madrid, Roma, Palermo, Firenze, Lyon, Toulouse e Montpellier) presentano simili analogie, poichè sono state caratterizzate da tipici fenomeni di crisi dovuti all'incontrollata crescita urbana, e da elementi comuni quali il fiume, la vegetazione, lo spazio urbano ed extraurbano. Fra un elemento e l'altro vi è una delimitazione che non può essere eliminata. Ogni luogo presenta una particolarità che deriva proprio dal modo diverso con il quale sono combinati questi elementi e dal modo con cui questi stessi si sono sovrapposti ai segni ed alle tracce lasciate dal passato sui terreni. Le proposte progettuali si basano sulle condizioni esistenti dei luoghi, sull'interpretazione del loro passato e sugli attributi del fiume, che chiaramente sono elementi che influenzano questi luoghi cambiandone l'identità. Il fiume attraversa la città, la bagna, la caratterizza.

In tutte le realtà urbane è particolarmente rilevante che il rapporto tra città e fiume assume un certo valore, dove vengono coinvolti tutti gli altri temi di connessione quali il paesaggio, la periferia, etc.

Si tratta di elementi strutturanti che partecipano alla creazione dello spazio conferendo dinamicità e ricchezza al paesaggio.

Secondo il pensiero di K. Lynch "il paesaggio urbano sarà utilizzato come se fosse una tela dove sarà dipinta l'immagine della città, con la massima espressione architettonica ed enfatizzando i luoghi di unicità ed identità" (AA.VV., 1987).

Le diverse realtà urbane in questione presentano delle differenze relative alla metodologia di lettura del paesaggio, differenze che si ripercuotono sugli interventi progettuali.

Ciascun paesaggio è dotato di una propria originalità caratterizzato da specifici connotati formali e strutturali, anche se il recente processo di industrializzazione e la conseguente crescita urbana hanno alterato i singoli monumenti e bellezze paesistiche. Però in ogni modo il paesaggio assume l'aspetto di un *autentico mosaico*, dove i suoi tasselli (la vegetazione, i corsi d'acqua,...) variano con l'influsso storico, naturalistico, antropico ed economico.

Si potrebbero individuare tre atteggiamenti che hanno indotto ad applicare diverse metodologie sulle realtà urbane esaminate.

Il primo atteggiamento è stato applicato su quelle realtà urbane che presentano la necessità di recuperare gli spazi fluviali che, stravolti dalla violenza urbana, si pongono come obiettivo la riqualificazione della struttura fisica e funzionale, non solo del fiume ma anche della città.

Appartengono a questa categoria Roma, Madrid e Firenze.

Nel caso di Roma, l'azione d'intervento ha affrontato il problema del degrado delle aree attorno ai fiumi Aniene e Tevere, raggiungendo le loro foci a Ostia. Trattasi di aree che sono state stravolte dal fenomeno di connurbazione della capitale, per cui si è tentato di inventare una nuova immagine del Tevere e della sua foce.

Più difficile è il risultato ottenuto dall'azione d'intervento per restituire il fiume alla città di Madrid, poichè il Manzanares nel passato ha sofferto per la creazione di numerose infrastrutture che l'hanno privata del suo alveo e le hanno anche snaturato l'immagine dei ponti storici. Lungo il suo tragitto sono stati eseguiti interventi mirati al recupero del contatto con l'acqua mediante la riprogettazione delle sue sponde, giungendo alla creazione di un parco urbano attrezzato ed al nuovo disegno delle superficie ortive.

Infine, nel caso di Firenze l'azione d'intervento sull'Arno era finalizzata a creare un'opera di interpretazione e progettazione dei suoi connotati naturali, che ha condotto alla creazione di un Parco Fluviale mirato non alla semplice sistemazione delle sue sponde, ma alla ricostruzione della sua esclusiva risorsa acqua, nella sua integrità, mettendosi in relazione con le attuali esigenze urbane proiettate al futuro.

Il secondo atteggiamento è stato quello applicato su quelle realtà urbane che, dopo un lungo periodo di abbandono dei loro fiumi, senza aver subito danni relativi alla trasformazione dei connotati delle città, dopo un lungo periodo di disinteresse fortunatamente non nocivo, hanno voluto riscoprire il rapporto città-fiume, con la speranza di dare un salto di qualità alla realtà e all'immagine urbana.

Toulouse, Lyon e Sevilla si collocano in questa categoria.

Toulouse, attraversata dal fiume Garona, si sviluppò lungo la sua riva sinistra, che continuamente minacciava la città di inondazioni, frenando la sua urbanizzazione per molto tempo. Garona è un fiume urbano che ha permesso di pianificare una struttura simmetrica della città, anche se la riva sinistra si urbanizzò poco, mentre quella destra ha conferito maggiore varietà alla città.

Nell'attraversamento urbano la città si impossessa del fiume, lo manipola, lo utilizza e lo vive, lo pressiona e lo seleziona nella canalizzazioni, e dopo lo lascia in libertà.

La città di Lyon è bagnata da due fiumi: il Rodano ed il Saona che sono di diversa entità. Il primo richiama l'attenzione perché ha causato numerosi problemi alla realizzazione di nuovi interventi nella città, anche se oggi risultano superati. Le moderne tecnologie fanno un tentativo al fine di

intensificare l'uso dei margini del Rodano che consiste nel recuperare i connotati fisici dello spazio extraurbano.

Con la Exposición Internacional de 1992, nella città di Sevilla viene restaurata l'antica unione con il fiume. Tale unione è stata alterata dalla deviazione del corso del Guadalquivir. L'intervento dettagliato mirava a riaprire il vecchio letto del fiume, destinato ad accogliere il nuovo porto fluviale. Area dove il fiume ha ritrovato la sua centralità urbana.

Il terzo atteggiamento è quello che è stato applicato su tre città particolari, dove particolare è soprattutto la presenza dei rispettivi fiumi *fantasma*.

È il caso di Valencia, Montpellier e Palermo.

Valencia è attraversata dal fiume Turia che ha lasciato numerose ferite in questa città. La città, come conseguenza di un allagamento, ha rifiutato il suo fiume. Considerato che qualsiasi città ritrova nel proprio fiume la propria identità, Valencia ha cercato di risarcire il danno fatto al Turia attraverso un legame tra le sue due sponde ed il suo spazio circostante, creando giochi d'acqua e riproponendo la vegetazione storica.

Montpellier è bagnata dal fiume Lez che pone un limite stretto nella parte est della città, costituendo una barriera. Il fiume è stato un elemento importante di un vasto piano di assetto territoriale che ha trasformato questa zona fluviale in un nastro verde tra le prime garrigas e Port Marianne. Il fiume Lez con la sua desnaturalizzazione, non solo dal punto di vista idrologico, ma soprattutto come ruolo di unione e di riferimento tra le parti della città che ha avuto fin dalle sue origini, altera gradualmente la relazione fiume-città in quanto il fiume con la sua nuova configurazione e con il nuovo disegno del suo corso si è convertito nell'asse maggiore di sviluppo di Montpellier nella zona est.

“La renaturalizzazione del fiume viene intesa come conquista e dominio, però anche come costruzione di un oggetto della natura per valorizzare e proteggere, e per offrirsi al consumo dei cittadini avidi di spazi chiamati naturali” (Volle, J.P., 2002).

Palermo, invece, che è fiancheggiata dai due cordi d'acqua di entità differente, Torto e Imera, a carattere torrentizio, tenta di risolvere, attraverso la creazione del parco, i problemi che casualmente nel tempo si sono accumulati addosso al fiume. Eliminare, conservare, creare, tutti obiettivi perseguibili che hanno condotto al recupero di un paesaggio vivace.

Ciò che emerge da questa rassegna di città europee, è che sono numerose le città che vogliono trovare una risposta ai problemi che derivano dal rapporto città-fiume. Il fiume, l'identità perduta delle aree periferiche, il senso delle strutture storiche ed antropiche, la possibilità di sopravvivenza legata alla caratteristica e la natura degli spazi pubblici aperti delle città del XXI secolo, saranno i temi che si propongono per Zaragoza con la speranza di creare un'interconnessione.

BIBLIOGRAFIA

- AA.VV. (1994) Sevilla, in *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Iberica*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (vol. I), Salvat Editores, Barcelona, pp. 184 e 205.
- AA.VV. (1994) Valencia, in *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Iberica*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (vol. I), Salvat Editores, Barcelona, p. 176.
- AA.VV. (1994) Madrid, in *Atlas histórico de ciudades europeas. Península Iberica*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (vol. I), Salvat Editores, Barcelona, p. 32.
- AA.VV. (1996) Lyon, in *Atlas histórico de ciudades europeas. Francia*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (vol. II), Salvat Edidores, Barcelona, p. 146.
- AA.VV. (1996) Toulouse, in *Atlas histórico de ciudades europeas. Francia*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (vol. II), Salvat Edidores, Barcelona, pp. 234, 243 e 246.
- AA.VV. (1996) Montpellier, in *Atlas histórico de ciudades europeas. Francia*. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (vol. II), Salvat Edidores, Barcelona, p. 206.
- AA.VV.(1987) *La Città e il Fiume*. Edizioni Electa, Milano, pp. 14, 35, 38, 57, 60 e 78.
- AA.VV. (1987) *La Valencia de los noventa. Una ciudad con futuro*. Ajuntament de València. Valencia.
- ALARCON de la LASTRA, L.: *El río de Sevilla y sus problemas a través de la Historia*, en *Curso de Conferencias sobre Urbanismo y Estética en Sevilla*. Real Academia de Bellas Artes Santa Isabel de Hungría. Sevilla, 1955.
- ALMEDA, F.: *Las riadas del Turia*. Ayuntamiento de Valencia, 1957.
- ALONSO VELASCO, J.M.: *Ciudad y espacios verdes*. Madrid, Ministerio de la Vivienda, 1971.
- BAYARD, F., Cayez P. (Dir.) : *Histoire de Lyon du XVI siècle à nos jours*. Le Coteau, Horvath, 1990.
- BALBOTÍN, T.: *Equipo 28. Sevilla 1992. Crónica de una transformación urbana*. Excmo Ayuntamiento de Sevilla, 1991.
- BILLI P. (1994) *Morfologia dei corsi d'acqua*. Verde Ambiente n. 5.
- Calzolari V. (1991) Natura, sito, opera: il caso del parco fluviale, in *Casabella*, Rivista Internazionale di Architettura: *Il disegno del paesaggio italiano*. Arnoldo Mondadori Editori, Milano, n. 575-576, p. 61.
- CLEMENTI A. (1997) Le città del Mediterraneo, in *Urbanistica Informazioni*, Rivista semestrale dell' INU, Roma, n. 108.
- CHOLVY, G. (Dir.): *Histoire de Montpellier*. Toulouse, Privat, 1985.
- Volle J. P. (2202) Acondicionar el rio Lez. Un proyecto para la ciudad, in de la CAL P., PELLICER F. (Coords.): *Ríos y Ciudades. Aportaciones para la recuperación de los ríos y riberas de Zaragoza*. Institución "Fernando el Católico" (C.S.I.C.). Excma. Diputación de Zaragoza. Zaragoza, pp. 116,132 e 133.

del MORAL ITUARTE L. (1993) *El Guadalquivir y la transformación urbana de Sevilla (siglos XIII-XX)*. Excmo Ayuntamiento de Sevilla.

FERNÁNDEZ GARCÍA A. (1993) *Historia de Madrid*. Editorial Complutense, Madrid.

GONZÁLEZ DORADO A. (1975) *Sevilla: centralidad regional y organización interna de su espacio urbano*. Banco Urquijo, Sevilla.

MARCONIS R. (1991) *Toulouse ville d'avenir*, en *Toulouse*. Encyclopédie des villes, París, Bonneton.

Provincia di Roma (1998) *Acque imprigionate. Impatto ed alternative alla Canalizzazione dei corsi d'acqua*. Roma.

SAMBRICIO C. (1991) Memoria urbana de Madrid, in *Madrid Metrópoli*. Ayuntamiento de Madrid.